

⑨ 日本国特許庁(JP)

⑪ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報(A)

昭62-194955

⑤ Int.Cl.⁴

B 60 R 7/04

識別記号

庁内整理番号

C-7443-3D

④ 公開 昭和62年(1987)8月27日

審査請求 未請求 発明の数 1 (全10頁)

⑥ 発明の名称 自動車用コンソールボックス

⑦ 特 願 昭61-36707

⑧ 出 願 昭61(1986)2月21日

⑨ 発 明 者 石 川 雅 信 刈谷市朝日町2丁目1番地 アイシン精機株式会社内

⑩ 出 願 人 アイシン精機株式会社 刈谷市朝日町2丁目1番地

⑪ 代 理 人 弁理士 桑原 英明

明 細 書

1. 発明の名称 自動車用コンソールボックス

2. 特許請求の範囲

(1) フロントシート間に取り付けられる自動車用コンソールボックスにおいて、車体に固定され、フロントシート間から車室前方に延びるガイドレールにスライド可能に支持されたコンソールボックス本体を有することを特徴とする自動車用コンソールボックス。

(2) コンソールボックス本体が伸縮可能に形成されていることを特徴とする特許請求の範囲第1項に記載の自動車用コンソールボックス。

3. 発明の詳細な説明

[産業上の利用分野]

本発明は自動車用コンソールボックス、詳しくは、フロントシート間のフロア上から移動可能なコンソールボックスに関するものである。

[従来の技術]

フロントシート間のフロア上から移動可能な自動車用コンソールボックスは、例えば実開昭58

-126550号公報により知られている。従来のコンソールボックスは固定ブラケットと支持ブラケットとによりフロアに着脱可能取り付けられている。

[発明が解決しようとする問題点]

この従来のコンソールボックスではフロアから取り外すことは出来るが、取り外したコンソールボックスの置き場所に不自由をすることと、コンソールボックスを取り外した後にはフロアに固定ブラケットが突起物として残ることが問題点であった。

[問題点を解決するための手段]

本発明は上記の問題点を、フロントシート間から車室前方に延びるガイドレールを車体、即ちフロア上に固定し、コンソールボックス本体を該ガイドレール上にスライド可能に支持したことにより解決した。

[作用]

本発明により、コンソールボックス本体はガイドレール上を車室前方とフロントシート間との間

で自由に移動させることが出来る。車室前方に移動したコンソールボックス本体は計器パネルの下に格納されることが出来る。

〔実施例〕

本発明の詳細を図に示す実施例に基づいて説明する。

第1図及び第2図において、コンソールボックス本体1はフロントシート3（コンソールボックスの手前のフロントシートは除却した図として示す）の間に配置する。変速シフトレバー2はコンソールボックス1に取り付けられる。変速シフトレバー2はコンソールボックス1とは別になるように形成することも出来る。4はステアリングホイールを、5は計器パネルを示す。コンソールボックス1は前方に移動すると、第2図に示すように、計器パネル5の下に格納されることが出来る。その際変速シフトレバー2もコンソールボックス本体1と一緒に移動するように構成することが出来る。

第3図から第6図において、ガイドレール9は

クス本体の底板29に固定した保持具26に保持される。保持具26とブロック8との間にはばね12が設けられ、該ばね12はブロック8をガイドレール9に向かって押圧する。前記ケーブル7aの他端は、コンソールボックス本体1に設けたブラケット27に取り付けられた保持具28に装着される（第7図及び第8図）。

前記ワイヤ7の他端は第7図及び第8図において、ハンドル6に枢着されたフォークエンド29に取り付けられる。ハンドル6はコンソールボックス本体1に枢着される。ハンドル6を引くと、ワイヤ7が引かれ、ブロック8が上に引き上げられ、ロック溝10から解除される。このとき、スライドブロック11はガイドレール9に対し自由に移動可能になる。ハンドル6から手を離すと、ばね12の力により、ブロック8はガイドレール9に押しつけられ、コンソールボックス10が、即ちスライドブロック11が所定の位置に来ると、ブロック8はロック溝10に係合し、コンソールボックス1の移動を阻止する。

車体即ちフロア22に固定される。ガイドレール9にスライドブロック11が上方に抜けないようにスライド可能にガイドされている。スライドブロック11が前後に脱落するのを防止するためにガイドレール9にはストッパ13がねじ23により固定されている。スライドブロック11にはコンソールボックス本体1の底板29がボルト24により固定される。コンソールボックス本体1にはフロア上での移動を棄にするために第3図に示すように車輪40を取り付けることも出来る。コンソールボックス本体1はガイドレール9に対するスライドブロック11の摺動により、必要によってはスライドブロック11の摺動と付加的に設けた車輪25の転動とによりフロア22に対し、スムーズに移動することが出来る。

ガイドレール9にはロック溝10が形成され、該ロック溝10に係合するブロック8がワイヤ7の先端に固定され、スライドブロック11の穴25内に移動可能に収容される。前記ワイヤ7をガイドするケーブル7aの一端は、コンソールボッ

コンソールボックス本体1には変速シフトレバー2を支持するように構成することが出来る。コンソールボックス本体1の移動時の変速シフトレバー2と変速装置との連結構造については説明を省略する。

コンソールボックス本体1は全体として1つの本体を構成することも出来るが、第3図に示すように、第1本体1Aと第2本体1Bの2つの部材により構成し、互いにフロアの前後方向に相対移動して収縮伸長可能に形成することも出来る。

第3図と、第9図から第13図とに示すように、第1本体1Aにはレール17が固定され、該レール17に第2スライドブロック19が第9図及び第10図において左方に抜けないようにスライド可能にガイドされている。第2スライドブロック19が移動方向に脱落するのを防止するためにレール17にはストッパ21がねじ30により固定されている。第2スライドブロック19には第2本体1Bに固定した取付板31がボルト32により固定される。第2本体1Bはレール17に対する

第2スライドブロック19の摺動によって第1本体1Aに対し、相対移動することができる。

レール17にはロック溝18が形成され、第2スライドブロック19の穴33内に移動可能に収容されるロック部材16が前記ロック溝18に係合する。前記ロック部材16はワイヤ15の先端に着脱可能に固定される。前記ワイヤ15をガイドするケーブル15aの一端は、前記取付板31に固定した保持具34に装着保持される。保持具34とロック部材16との間にはばね20が設けられ、該ばね20はロック部材16をレール17に向かって押圧する。前記ケーブル15aの他端は、第2本体1Bに設けたブラケット35に取り付けられた保持具36に装着される(第12図及び第13図)。

前記ワイヤ15の他端はレバー14にピン37により枢着されたフォークエンド38に着脱可能に取り付けられる。レバー14は第2本体1Bに固定したブラケット35の台板部35aのピン39に枢着される。レバー14の先端は前記ガイド

ロック溝18に係合し、第1本体1Aと第2本体1Bが互いにロックされて一体として移動し、所定位置でブロック8がロック溝10にはまって係合してコンソールボックス本体1は全体がフロア22に固定される。

[発明の効果]

本発明により、コンソールボックス本体がガイドレール上をスライドするため、内部に多数の品物を収納して重くなっても、軽く移動でき、良好な操作性が得られる。

レールにより、大きな取り付け幅が得られるため、固定時に十分な剛性、強度を確保することが出来る。

ロック機構をレール部に形成できるので、構造を簡潔かつコンパクトにすることができる。

本発明により、コンソールボックスを少なくとも2つの部材により伸縮自在に構成でき、収納場所を小さくすることが出来る。

変速シフトレバーをコンソールボックスに取り付け、コンソールボックスと一体として移動でき

レール9に当接可能な長さに形成されている。

本装置の作動を説明する。

ハンドル6を引き、ワイヤ7を介してブロック8を上を引き上げてロック溝10に対する係合を解除すると、コンソールボックス本体1は移動可能になる。コンソールボックス本体1を前方に押すと、計器パネル5の下部に向かって簡単に移動する。

移動の途中でレバー14がガイドレール9の端部に当接し、更に移動すると、第14図に示すように、レバー14はピン39の回りを傾動し、ワイヤ15を引く。これにより、ロック部材16が引かれ、ロック溝18に対する係合が解除され、第1本体1Aは第2本体1Bに対してスライド可能となり、第15図に示す位置まで移動し、第1本体1Aと第2本体1Bとが収縮した状態となって移動を終了する。

第1本体1Aを後方へ引くと、先ず第2本体1Bが停止した状態まで第1本体1Aが移動し、所定位置でレバー14が復帰してロック部材16が

るようにすれば、コンソールボックスの移動ストロークを大きくすることが可能である。

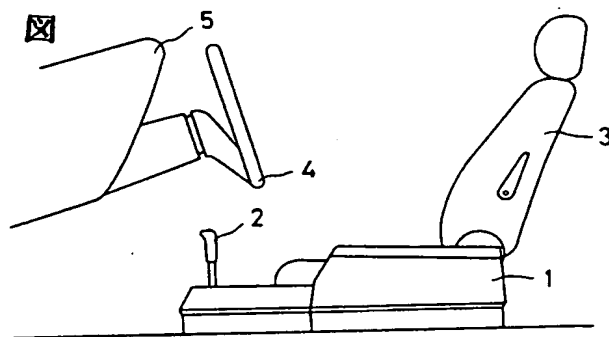
4. 図面の簡単な説明

第1図はコンソールボックス移動前の車室内の側面図、第2図はコンソールボックス移動後の車室内の側面図、第3図は移動前のコンソールボックスの中央断面図、第4図はフロアに固定したガイドレールとコンソールボックスの関係を示す拡大側面図、第5図は第4図のV-V断面図、第6図はコンソールボックスとスライドブロックとガイドレールとの関係を示す分解斜視図、第7図はロック機構のハンドル部の拡大図、第8図はロック機構のハンドル部の分解斜視図、第9図はコンソールボックスの本体間を連結するレールとスライドブロックの関係を示す分解斜視図、第10図はコンソールボックスの本体間を連結するレールとスライドブロックの関係を示す図、第11図は第10図のXI-XI断面図、第12図はコンソールボックス本体間のロック解除部を示す図、第13図はコンソールボックス本体間のロック解除部の

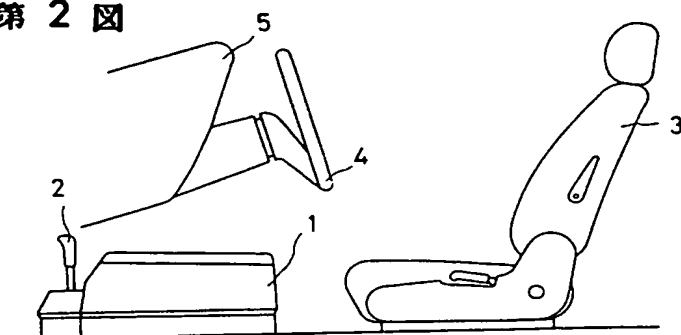
分解斜視図、第14図はコンソールボックスの移動途中の状態を示す第3図に対応する図、第15図はコンソールボックスの移動終了状態を示す第3図に対応する図である。図において、
 1…コンソールボックス、3…フロントシート
 9…ガイドレール、11…スライドブロック、
 22…フロア（車体）。

代理人 弁理士 桑 原 英 明

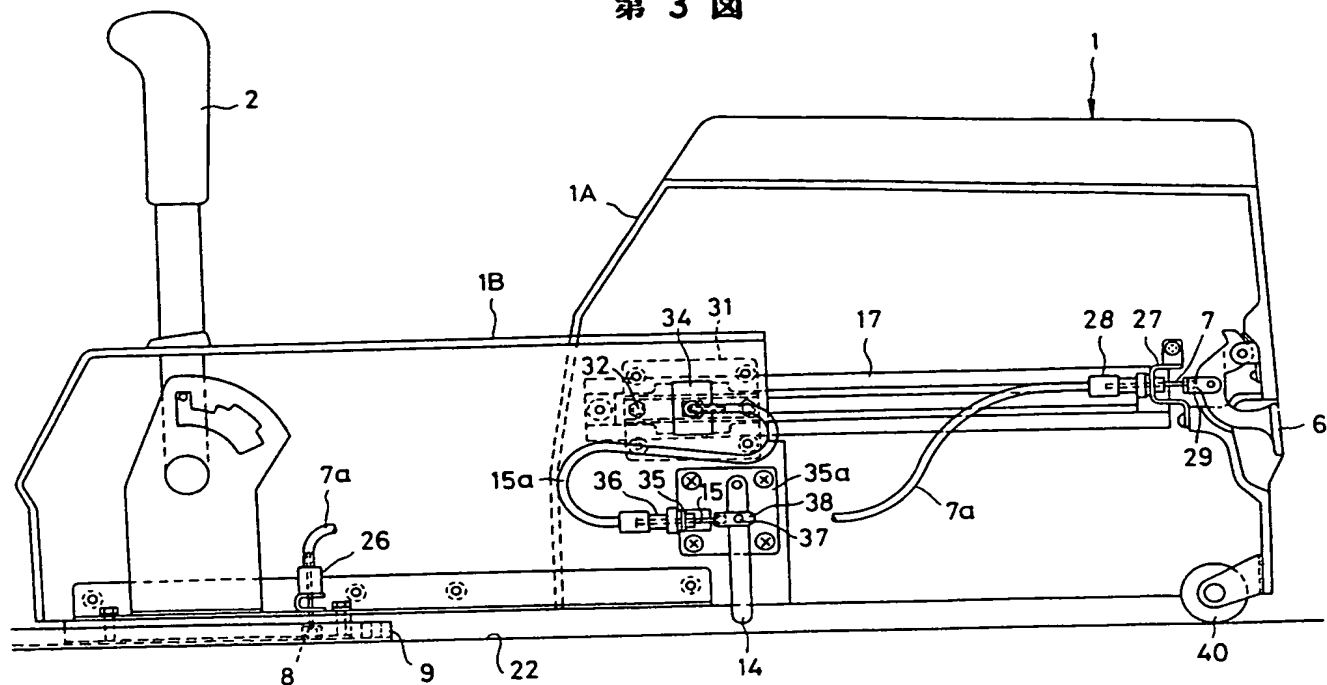
第1図



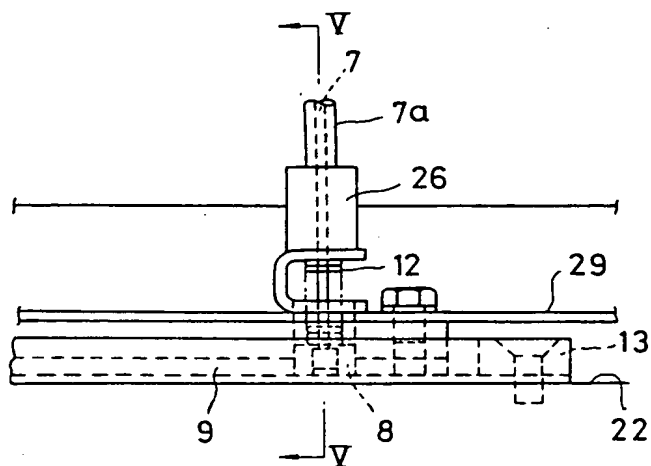
第2図



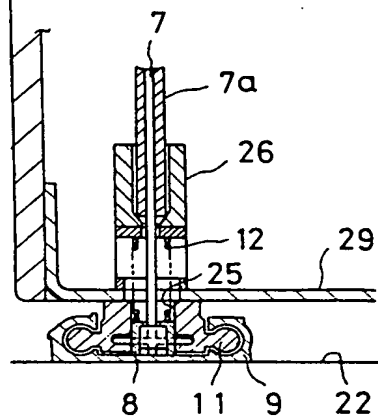
第 3 図



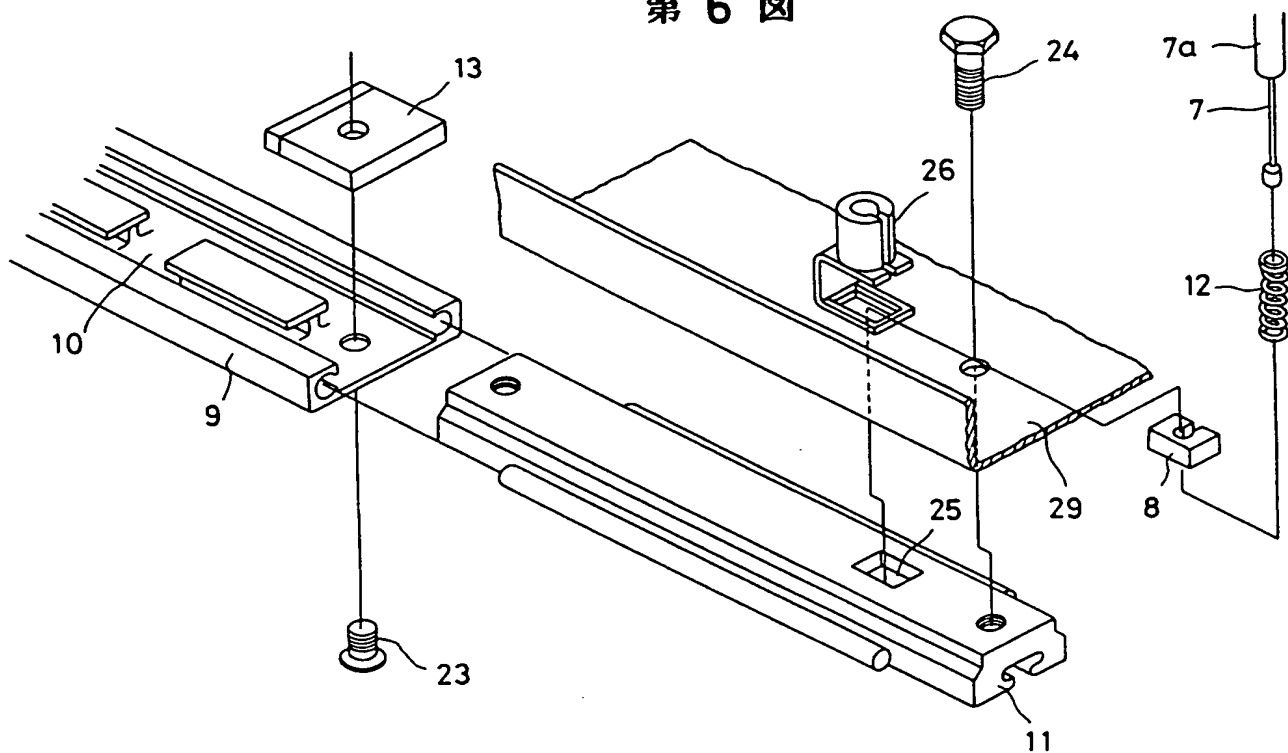
第 4 図



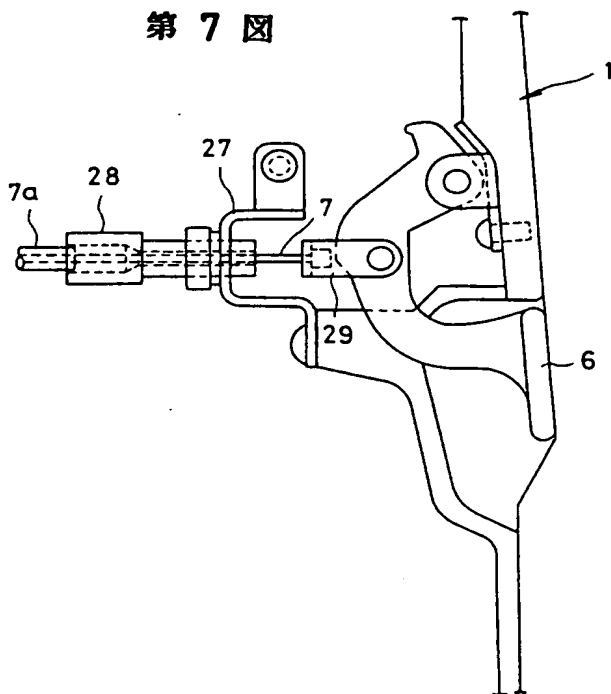
第 5 図



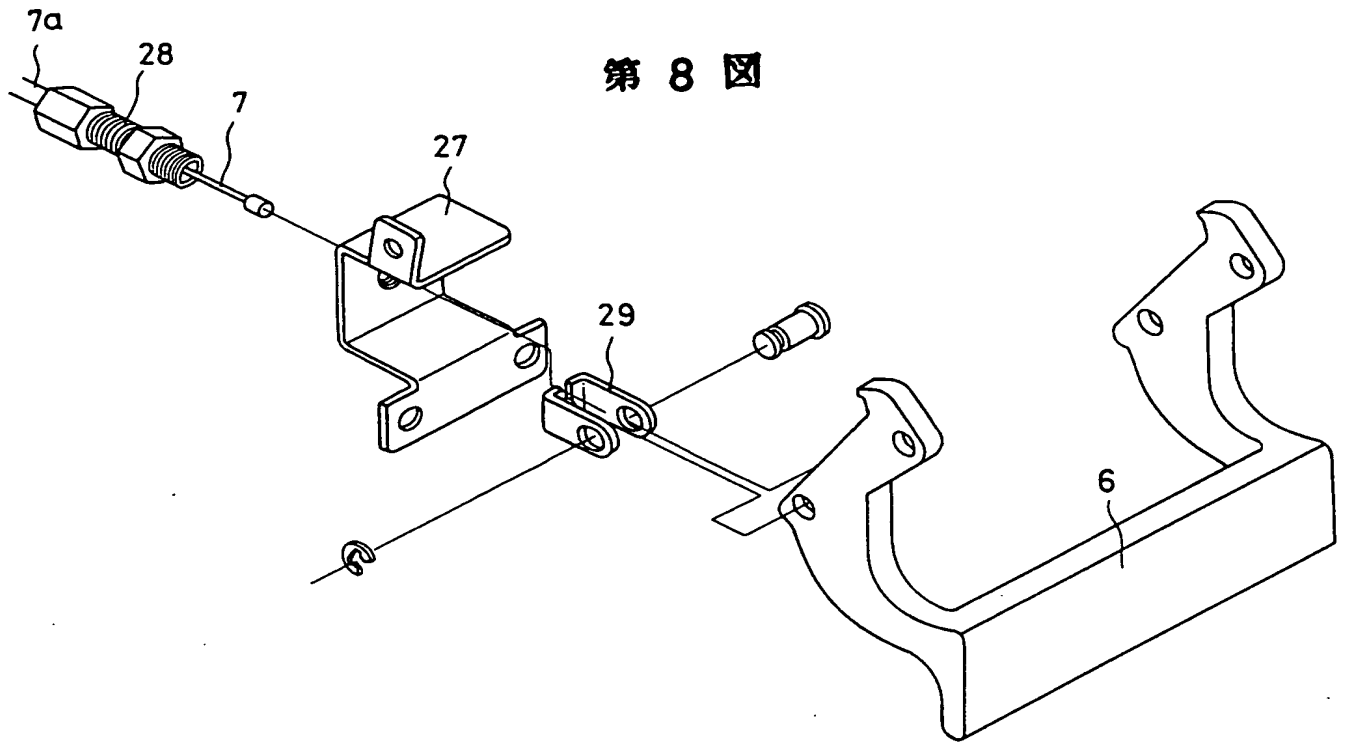
第 6 図



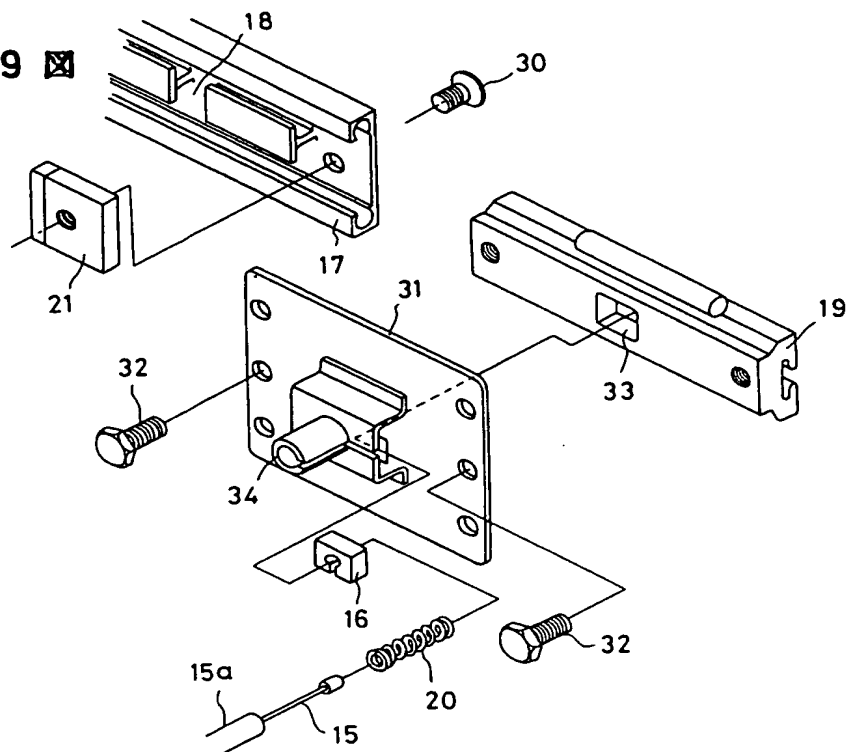
第 7 図



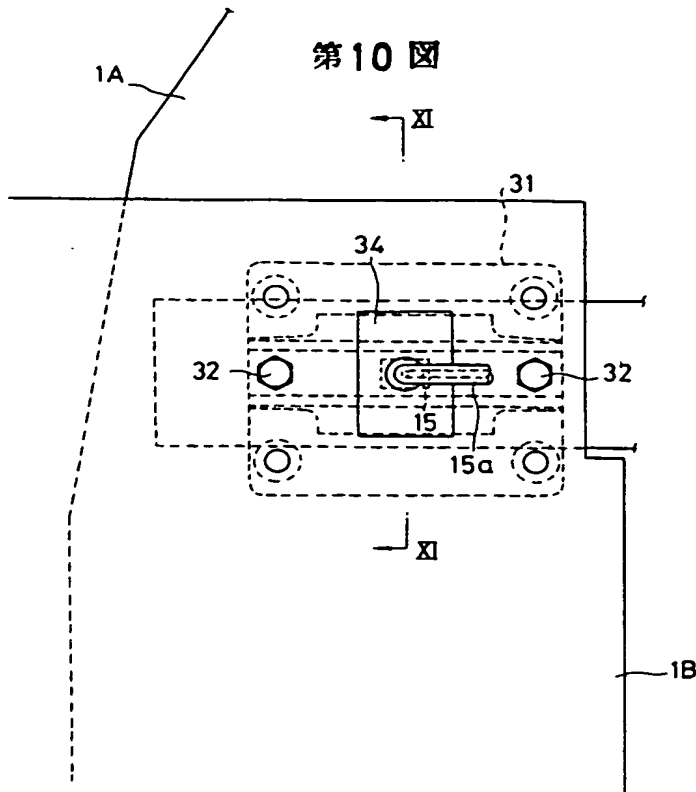
第 8 図



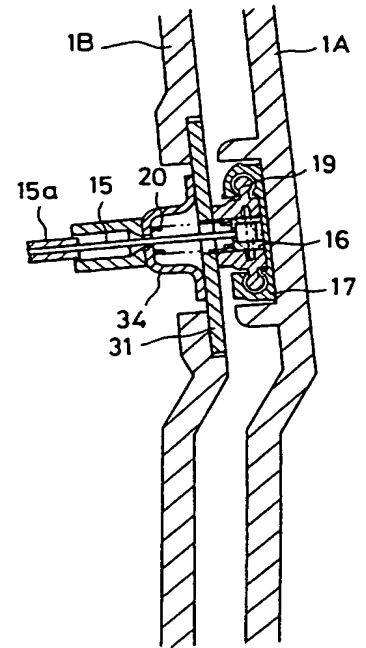
第 9 図



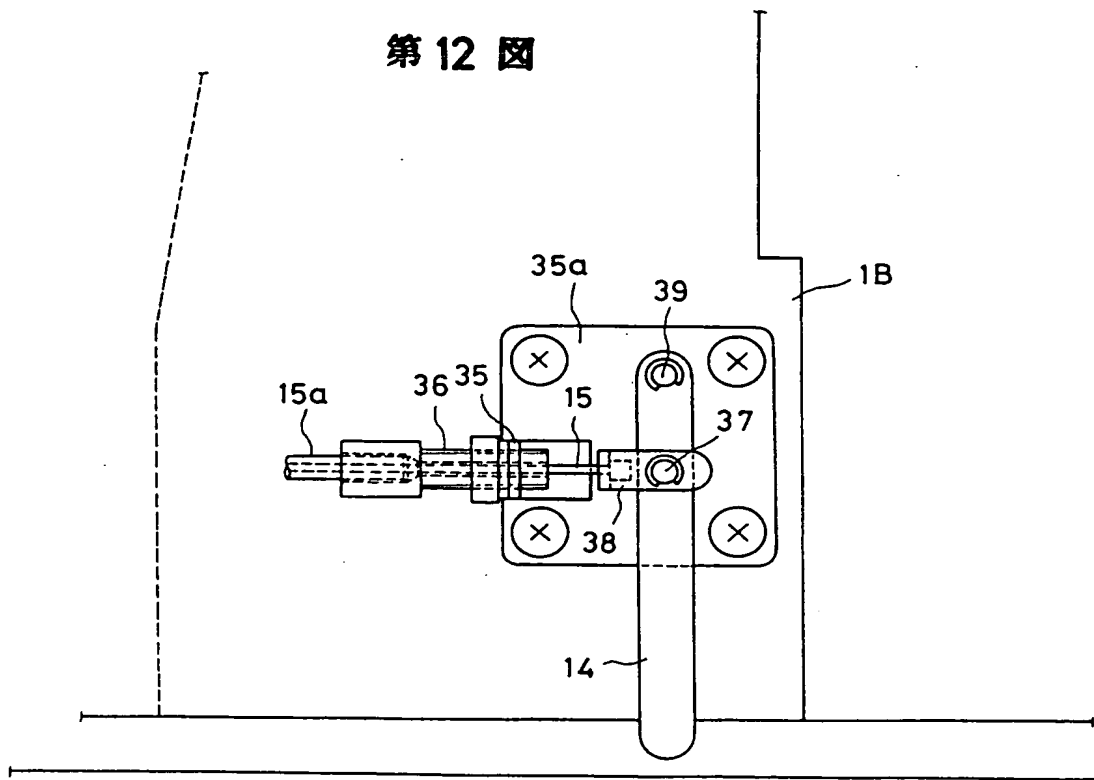
第 10 図



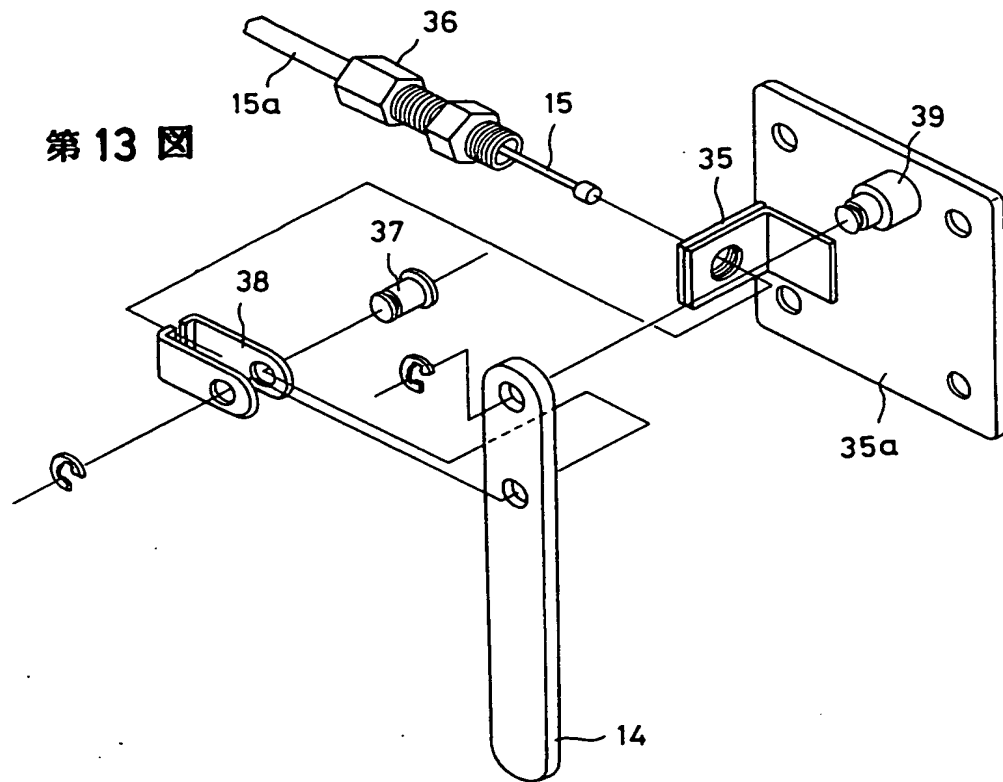
第 11 図



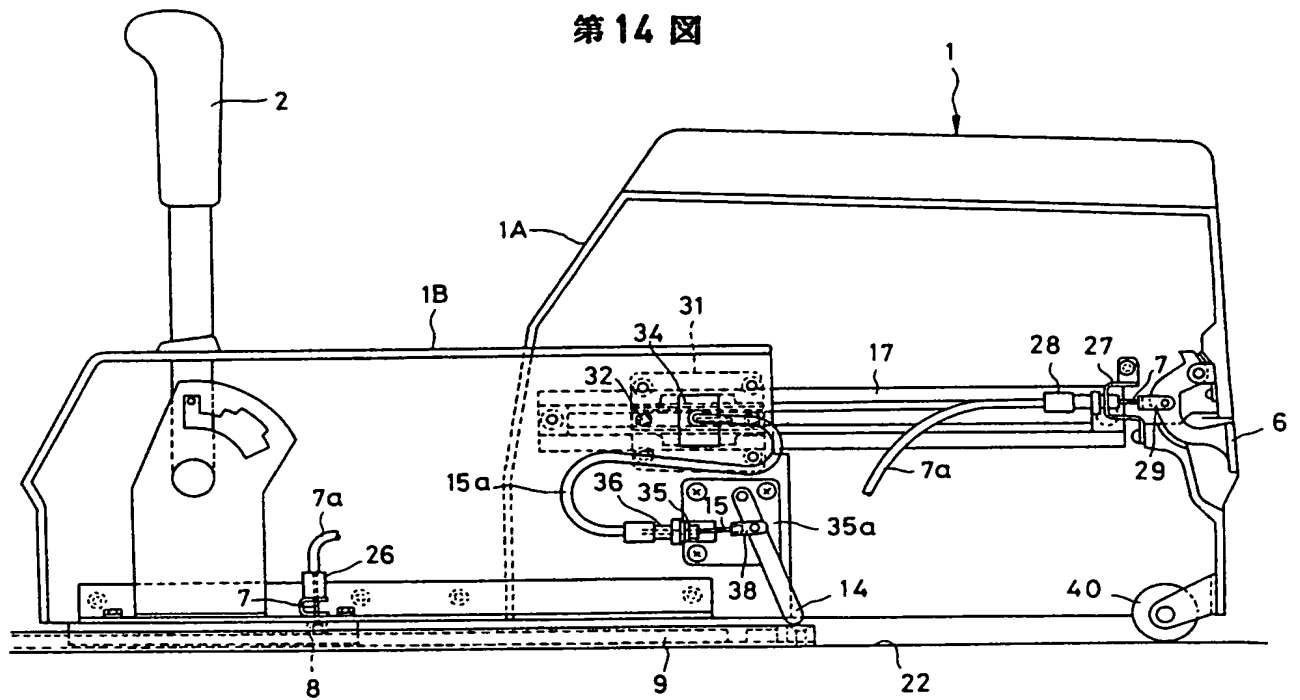
第 12 図



第13図



第14図



第 15 図

